



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Tomáše Foltase a soudců Lenky Krupíčkové a Davida Hipšra v právní věci žalobce: **KAFKA TRANSPORT a. s.**, se sídlem Opařany 312, zastoupený JUDr. Ondřejem Bečvářem, advokátem se sídlem Dřevařská 855/12, Brno, proti žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**, se sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020-104,

t a k t o :

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020-104, **se zrušuje a věc se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

Odůvodnění:

I.

[1] Rozhodnutím ze dne 3. 9. 2020, č. j. DOP/79687/2020-juran/15448/2020, Městský úřad Velké Meziříčí (dále též „městský úřad“) uložil žalobci pokutu ve výši 9 000 Kč za spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Uvedeného přestupku se žalobce dopustil tím, že dne 21. 7. 2020 provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Konkrétně žalobce překročil největší povolenou hmotnost na druhé nápravě o 373 kg, a největší povolenou hmotnost silničního vozidla o 830 kg, obě hodnoty po odečtu tolerance 11 %.

[2] Rozhodnutím ze dne 3. 11. 2020, č. j. KUJI 104832/2020, žalovaný zamítl odvolání žalobce a rozhodnutí městského úřadu potvrdil.

II.

[3] Krajský soud v Brně (dále též „krajský soud“) k žalobě žalobce rozhodnutí žalovaného v záhlaví uvedeným rozsudkem zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Krajský soud neshledal důvodnými námitky, v nichž žalobce poukazoval na nepřezkoumatelnost správních rozhodnutí a neplatnost ověření stanoveného měřidla (vysokorychlostních vah) v rozhodnou dobu. Nepřisvědčil ani námitce žalobce, že došlo k zásahu do jeho procesních práv tím, že mu městský úřad neumožnil seznámit se s podklady pro ověření stanoveného měřidla. V této souvislosti odkázal na to, že potvrzení o ověření tohoto měřidla vydal Český metrologický institut a že žalobce blíže neuvedl, z jakých důvodů zpochybňuje průběh ověření vysokorychlostní váhy. Na zákonnost napadeného rozhodnutí pak podle krajského soudu nemělo vliv ani to, že žalovaný nenahlížel na posudek předložený žalobcem jako na znalecký posudek dle § 56 správního řádu, neboť správní orgány důkladně zdůvodnily, proč se od závěrů tohoto posudku odchýlily. Krajský soud však dospěl k závěru, že vážení soupravy, na jehož základě byl žalobce sankcionován, proběhlo v rozporu s bodem 3.15.2 písm. e) opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP-C010-15, č. j. 0313/009/15/Pos. (dále též „OOP“). Dle uvedeného bodu OOP nesměla být hloubka vyjetých kolejí v úseku vozovky v délce 50 m před a 25 m za snímači zatížení větší než 4 mm. Podle předloženého znaleckého posudku soudního znalce Ing. Pavla Faltyse ze dne 27. 8. 2020, č. 2666/06/20, nebyla tato dílčí podmínka geometrie vozovky splněna, neboť 25 m za snímači zatížení byla naměřena hloubka kolejí 4,4 - 3,3 mm. I sdělení Krajské správy a údržby silnic Vysočina ze dne 5. 5. 2020 potvrzuje, že byla na několika místech před i za snímači zatížení zjištěna hloubka kolejí 4 mm. Žalobce tak úspěšně zpochybnil dodržení podmínek měření – vysokorychlostního vážení. Za daného stavu bylo na správních orgánech, aby k tomuto argumentu žalobce postavily najisto, zda lze na výsledky měření (vysokorychlostní vážení) soupravy žalobce nahlížet jako na dostatečně přesné. To se však nestalo. Dodržení bodu 3.15.2 písm. e) OOP v otázce nepřekročení maximálně přípustné hloubky vyjetých kolejí ve skutkových poměrech proto krajský soud nepovažoval za spolehlivě prokázané.

III.

[4] Proti rozsudku krajského soudu podal žalovaný (dále též „stěžovatel“) kasační stížnost z důvodu obsahově podřaditelného pod § 103 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále též „s. ř. s.“). Krajský soud podle něj nesprávně vztáhl podmínky pro instalaci vysokorychlostních vah stanovené v OOP na celou dobu jejich provozu. Stanoví-li OOP výslovně podmínky pro instalaci vah, nelze automaticky dovodit, že tyto podmínky musí přetrvat po celou dobu jejich provozu. Nadto stěžovatelem předložený znalecký posudek potvrzuje splnění podmínek pro instalaci vah, neboť jediná sporná hodnota ve vzdálenosti 25 m za váhou je stanovena rozmezím 4,4 mm – 3,3 mm. Vzhledem k tomu, že hloubka vyjetých kolejí byla změřena v intervalu, měla by být za rozhodující považována střední hodnota, nikoliv hodnota maximální. I měření správce komunikace prokazuje přiblížení se limitní hodnotě 4 mm, nikoliv její překročení. Podle stěžovatele je přitom měření na desetiny mm zjevně účelové a nepatřičné. Měření totiž probíhalo na vozovce veřejné komunikace, která byla po celou dobu v provozu, přičemž zrnitost použitého materiálu je řádově v milimetrech, nikoliv desetinách milimetrů. Maximální naměřenou hodnotu 4,4 mm není možné považovat za hloubku vyjetých kolejí, neboť mohla být naměřena v místě jednoho zrnka

kameniva, a již o pouhý 1-2 mm dále mohla být hodnota jiná. Krajský soud navíc vůbec nevzal v úvahu, že sporné místo s údajně vyšší hodnotou hloubky kolejí se nachází až 25 m za váhou. Důvodem pro stanovení limitů vyjetých kolejí je přitom snaha eliminovat dodatečné dynamické účinky, které by vozidlo mohlo vyvolat na snímač váhy (kmitání, vibrace apod.). Vážené vozidlo však zjevně není dlouhé 25 m, pročez nemohla být validita vážení žádným způsobem ovlivněna tvrzenou hloubkou kolejí ve vzdálenosti 25 m za váhou. V okamžiku vjetí nápravy na toto místo již bylo celé vozidlo zváženo. S ohledem na uvedené stěžovatel navrhl, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek zrušil a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení.

IV.

[5] Žalobce ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že podmínky pro instalaci vah stanovené v OOP musí být splněny po celou dobu provozu měřicího zařízení. Na podporu tohoto závěru odkázal na bod 3.1 OOP, dle kterého *„Váhy musí mít takové uspořádání a konstrukci, aby si při správné instalaci a používání v prostředí, pro které jsou určeny, udržely své metrologické parametry v rozsahu požadavků stanovených předpisem“*, a na rozsudek krajského soudu ve věci sp. zn. 67 A 2/2021. Dále zdůraznil, že měření hloubky kolejí je zcela v souladu s platnými předpisy pro geodetické a kartografické výkony. Takto naměřené hodnoty použil soudní znalec pro vypracování posudku, přičemž není pochyb o překročení dovolené hodnoty pro hloubku vyjetých kolejí. O výsledcích měření není důvod pochybovat, ostatně korespondují s výsledky měření, které provedla Krajská správa a údržba silnic Vysočina. Pokud stěžovatel s výsledky měření nesouhlasil, mohl doplnit dokazování o revizní měření apod. Zarážející je pak podle žalobce tvrzení stěžovatele o zrnitosti použitého materiálu. Pokud OOP stanovuje hloubku kolejí v milimetrech, měla by být komunikace v daném místě tvořena materiálem o zrnitosti maximálně v desetinách milimetru. Za irrelevantní žalobce označil argumentaci délkou vozidla, neboť podle OOP jsou sledovány požadavky v úseku vozovky v délce 50 m před a 25 m za snímačem zatížení bez dalšího.

V.

[6] Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3, 4 s. ř. s.).

[7] Kasační stížnost je důvodná.

[8] Stěžovatel krajskému soudu především vytkl, že požadavek týkající se maximální hloubky vyjetých kolejí vozovky vztáhl na celou dobu provozu váhy pro vysokorychlostní vážení, ačkoliv jeho splnění OOP výslovně spojuje pouze s okamžikem instalace váhy.

[9] OOP upravuje všeobecné požadavky pro instalaci vah v bodě 3.15.1 následovně: *„Váhy musí být instalovány tak, aby byly minimalizovány jakékoliv nepříznivé vlivy místa instalace na správnost měření a s ním spojených údajů. Prostor pro vážení musí být možno udržovat bez jakýchkoliv nánosů látek, které by mohly ovlivnit přesnost váhy. Dostatečně detailně musí být stanoveny všechny požadavky na podmínky instalace vah, které mohou mít vliv na*

operaci vážení (např. rovinnost měřicího místa, geometrie vozovky).“ Na citované ustanovení pak navazují konkrétní požadavky na geometrii vozovky zahrnující mj. také maximální povolenou hloubku vyjetých kolejí [4 mm dle bodu 3.15.2 písm. e) OOP]. Dále se OOP poměrně podrobně věnuje otázce zkoušení správnosti vážení, a to v bodě 5.4.6 a následujících. Konkrétně v bodě 6 upravuje problematiku prvotního ověřování vah, jehož součástí jsou funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu (bod 6.3) a v bodě 7 problematiku následného ověření vah včetně funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu (bod 7.3). Podle OOP tedy musí být splněny předpoklady pro instalaci vah, a po jejich instalaci je stanoveným postupem ověřována správnost vážení, a to prostřednictvím zkoušky přesnosti vah (bod 5.4). Následně probíhá ověřování správnosti vážení prostřednictvím následného ověření vah, při kterém se dle bodu 7.1 OOP provádí funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu a vizuální prohlídka vah.

[10] Stěžovateli lze tudíž přisvědčit v tom, že OOP v žádném ze svých ustanovení nepředepisuje přípustnou hloubku kolejí, která by měla platit při provozu vah následujícím po jejich instalaci. Kontrola geometrie vozovky ve smyslu ověření splnění požadavků dle bodu 3.15.2 písm. e) OOP není ani součástí jakéhokoli následného ověřování vah. Tato kontrola se v souladu s OOP provádí pouze při instalaci vah, jak vyplývá z bodu 5.4.5 OOP. Následně již dochází pouze k opakovanému ověřování přesnosti vážení, kdy je vizuálně zkontrolována shoda vah se schváleným typem, úplnost a stav funkčních celků vah, shodnost verze software vah se schválenou verzí a dále jsou provedeny zkoušky vážením za jízdy na místě za využití alespoň tří referenčních vozidel. Při následném ověřování přesnosti vah však již skutečně není zkoumána např. právě hloubka vyjetých kolejí, ale pouze to, zda výsledky kontrolních vážení odpovídají skutečnosti (hmotnosti referenčních vozidel). Pokud by tomu tak nebylo, váhy by nezískaly ověření. Právě následným ověřováním přesnosti vážení je zajištěno, že váhy poskytují dostatečně přesné údaje v souladu s požadavky OOP.

[11] Na druhou stranu nelze odhlédnout od toho, že podmiňuje-li OOP instalaci vah určitou kvalitou geometrie vozovky (co do maximální přípustné hloubky vyjetých kolejí), vyplývá z toho, že rovinnost vážicího místa může mít určitý vliv na výsledky vážení. Lze tudíž legitimně předpokládat, že se tento vliv může projevit i za situace, kdy se rovinnost místa instalace vah změní až v průběhu používání vah, tedy po jejich instalaci. Případný negativní vliv takové změny geometrie vozovky na přesnost vážení by však měl být standardně odhalen při následném ověřování vah. S ohledem na účel vah, jejich umístění a frekvenci následného ověřování nelze samozřejmě vyloučit, že k degradaci povrchu vozovky s negativním vlivem na přesnost vážení může dojít i v mezidobí po provedení následného ověřování s kladným výsledkem. Nastane-li tak podstatná změna daného parametru ve srovnání se situací, kdy bylo provedeno aktuálně platné ověření přesnosti vážení, např. výrazná porucha na vozovce v relevantním úseku (hluboký výmol či jiná degradace), lze takovou okolnost považovat za relevantní indicii pro zpochybnění přesnosti a správnosti vážení. V takovém případě je namísto klást si otázku, zda takto podstatná změna povrchu vozovky není s to zpochybnit i případné dřívější ověření funkce vah.

[12] V posuzovaném případě bylo podle žalobcem předloženého znaleckého posudku zjištěno překročení maximální hloubky vyjetých kolejí o 0,4 mm ve vzdálenosti 25 m za

snímači. Hodnota samotného překročení limitu přitom nebyla zcela jednoznačná (znalecký posudek uvádí rozmezí hodnot 4,4 mm – 3,3 mm, správce komunikace uvádí právě limitní 4 mm). Fotodokumentace obsažená ve znaleckém posudku i provedená měření nesvědčí o tom, že by byl stav vozovky z hlediska přípustnosti hloubky vyjetých kolejí při instalaci vah nějak kritický. Lze proto považovat za krajně nepravděpodobné, že by případná nepatrná změna hloubky kolejí (menší než 0,5 mm), nadto na samé hranici stanoveného úseku, způsobila odchylku při vážení v řádech stovek kg (podle výsledku vážení činilo celkové přetížení vozidla žalobce 830 kg). Při řádném ověření vah nemá taková indicie sama o sobě dostatečně silnou intenzitu založit důvodnou pochybnost o přesnosti výsledku vážení. Naopak, pokud chtěl žalobce s ohledem na zkoumaný parametr vozovky relevantním způsobem zpochybnit výsledky vážení, bylo namíste důsledně vysvětlit a odborně doložit, zda a případně jakým způsobem mohla hloubka kolejí v rozmezí 4,4 mm - 3,3 mm ve vzdálenosti 25 m za snímači přímo v posuzovaném případě ovlivnit vážení právě vozidla žalobce. Tak tomu ovšem nebylo. Celý případ je ze strany žalobce založen toliko na obecném tvrzení, že je-li hloubka kolejí v jakémkoliv místě vymezeného úseku v rozporu s požadavky pro instalaci vah stanovenými OOP, má to automaticky negativní (blíže nespecifikovaný) vliv na přesnost výsledku vážení. Vůbec však nebylo doloženo, že by tato skutečnost relevantním způsobem ovlivnila vážení vozidla žalobce. V takovém případě, kdy je zpochybnění přesnosti vah do značné míry obecné a neurčité, je nutné vycházet z toho, že váhy byly řádně ověřeny. Právě v průběhu ověřování by se totiž měla projevit případná změna hloubky vyjetých kolejí mající vliv na výsledek vážení.

[13] Krajský soud přitom podrobně vysvětlil (viz body 22 - 30 napadeného rozsudku), že váhy byly ověřeny řádně. Za této situace Nejvyšší správní soud přisvědčuje stěžovateli, že výsledky měření hloubky kolejí nejsou s to založit důvodnou pochybnost o správnosti výsledku vážení. V tomto ohledu tedy soud nepovažuje za přesvědčivé pochybnosti stran vážního místa, které vyjádřil znalec ve výše zmíněném posudku. V závěrech posudku totiž znalec pouze obecně uvedl, že „[v]e dnech 12. 7. a 16. 8. 2020 byly při měření geometrie vozovky, hodnocení místa instalace vážního systému a následné hodnocení výsledku, zjištěny skutečnosti, které nejsou v souladu s 'Opatřením obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15'. V důsledku této skutečnosti by bylo vhodné vysokorychlostní vážení přerušit a rozhodnout o komplexní rekonstrukci vážního místa a přijmout taková opatření, která vyloučí uvedené pochybnosti a zajistí okamžitý postih řidiče včetně přeložení nákladu před pokračováním v cestě.“ Z citované pasáže plyne, že znalec vyjádřil pochybnosti o správnosti vážení pouze s odkazem na zjištění, že bylo zjištěno překročení maximální hloubky vyjetých kolejí stanovené v OOP pro instalaci vah. Nijak se však už nevypořádal s tím, že váhy při kontrolních váženích v rámci následných ověřování z hlediska přesnosti vážení obstály. Nelze sice přehlédnout, že relativizoval význam ověření vah s ohledem na to, že neměl k dispozici informace o měřeních, která v rámci ověřování proběhla. Tato skutečnost však bez dalšího neznamená, že nedošlo k řádnému ověření vah. Právě to, že Český metrologický institut vydal potvrzení o ověření stanoveného měřidla, svědčí o tom, že měření, která byla v rámci ověření provedena, potvrzovala přesnost vah. Nadto ani sám znalec neučinil kategorický závěr, že by vážení v daném vážném místě bylo nepřesné. Z jeho znaleckého posudku neplyne ani to, jak konkrétně jednotlivé faktory (zahrnující hloubku vyjetých kolejí) ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné vážení. Znalec v tomto směru žádné empiricky podložené závěry nečinil. Omezil se na vágní konstatování, že v pravé koleji ve směru na Velké Meziříčí, 25 m za snímači, byla naměřena hodnota 4,4 mm,

kteřá je vyšší než hodnota stanovená v části 3.15.2 písm. e) OOP. Z toho vyvodil zjištění, že „při hodnocení stavu komunikace v prostoru vážního systému dochází ve způsobu měření a zejména ve zjištěných hodnotách k rozdílným výsledkům na hranici hodnot, které negativně ovlivňují výsledky měření (tj. nerovnosti vozovky, hloubky vyjetých kolejí v obrusné vrstvě,...).“ Krom konstatování naměřených hodnot však není tvrzené zjištění o negativním vlivu na výsledky vážení nijak dále podloženo a není rovněž ozřejmena míra jeho dopadu na výsledky vážení ve smyslu míry jejich zkreslení. Ostatně Ing. Pavel Faltys ani není znalcem v oboru metrologie, a nepřísluší mu proto vyjadřovat se k tomu, jak jednotlivé faktory (zahrnující hloubku vyjetých kolejí) ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné vážení.

[14] K odkazu žalobce na rozsudek krajského soudu ze dne 25. 3. 2021, č. j. 67 A 2/2021-43, Nejvyšší správní soud poznamenává, že uvedený rozsudek byl rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 5. 2022, č. j. 6 As 116/2021-37, zrušen, byť z důvodu, že návrh byl podán osobou k tomu zjevně neoprávněnou. K tezi vyjádřené v rozsudku, tedy že do metrologických parametrů, které mají být při správném používání udrženy, lze zařadit nejen parametry samotných vah, ale také parametry vozovky, Nejvyšší správní soud odkazuje na své výše uvedené závěry.

[15] Důvodnou shledal Nejvyšší správní soud i námitku stěžovatele, že nadlimitní hloubka vyjetých kolejí (z hlediska bodu 3.15.1 OOP týkajícího se instalace) byla naměřena až ve vzdálenosti 25 m za snímači, přičemž vozidlo žalobce neměřilo 25 m. Ve správním spise jsou založeny karty vozidel žalobce, z nichž plyne, že délka celého nákladního automobilu včetně návěsu nepřekročila 20 m (délka tahače návěsů 5 910 mm a délka nákladního návěsu 13 886 mm). V okamžiku, kdy vozidlo žalobce vjelo do sporné hloubky vyjetých kolejí, tedy již proběhlo vysokorychlostní kontrolní vážení. Ani případné překročení maximální hloubky vyjetých kolejí (z hlediska bodu 3.15.1 OOP týkajícího se instalace) by tudíž bez dalšího nemohlo znevěrohodnit výsledky vážení. Žalobce v této souvislosti pomíjí, že i podle znaleckého posudku byly sporné hodnoty naměřeny právě až ve vzdálenosti 25 m za snímači, tedy na samé hranici délky úseku ve smyslu bodu 3.15.2 OOP.

[16] Na rozdíl od krajského soudu tedy Nejvyšší správní soud dospěl s ohledem na konkrétní skutkové okolnosti nynější věci k závěru, že nebyla vznesena relevantní skutečnost zakládající rozumnou pochybnost o správnosti výsledku sporného vážení. Je pravdou, že z podkladů, které měl soud k dispozici, vyplývá, že na samé hranici sporného úseku, a to za měřicím zařízením, byla naměřena hloubka vyjetých kolejí, která neodpovídá požadavkům OOP na instalaci vah. V průběhu celého řízení však nebylo ze strany žalobce relevantním způsobem objasněno, zda, tím méně jak, toto zjištění samo o sobě mohlo ovlivnit výsledek vážení vozidla žalobce (jehož délka byla nadto kratší než vzdálenost místa kritické hloubky kolejí za snímači vah). Za této situace zcela obстоjí platné ověření vah, ze kterého je nutné vycházet. Vágní tvrzení o obecných dopadech hloubky kolejí na výsledky vážení na něm nejsou s to nic změnit. Ve vztahu ke konkrétnímu měřicímu zařízení totiž představuje ověření vah jasné potvrzení přesnosti vážení daného zařízení, přičemž správnost ověření by bylo možné zpochybnit jen konkrétními a důsledně podloženými tvrzeními, ze kterých by vyplývalo, proč nelze vážení považovat za přesné.

[17] Vzhledem k výše uvedenému dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost je důvodná. Nezbylo mu proto, než napadený rozsudek podle § 110 odst. 1 s. ř. s. zrušit a vrátit věc krajskému soudu k dalšímu řízení, ve kterém je vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem ve zrušovacím rozhodnutí (§ 110 odst. 4 s. ř. s.). Krajský soud proto v dalším řízení vypořádá námitku týkající se hloubky vyjetých kolejí v souladu s výše uvedenými závěry.

[18] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne krajský soud v novém rozhodnutí (§ 110 odst. 3 s. ř. s.).

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 26. května 2023

Tomáš Foltas
předseda senátu